

2009 年国际航运市场季报（第一季度）

——国际集装箱运输市场

1. 国际集装箱运输市场第一季度回顾

1.1 太平洋航线回顾

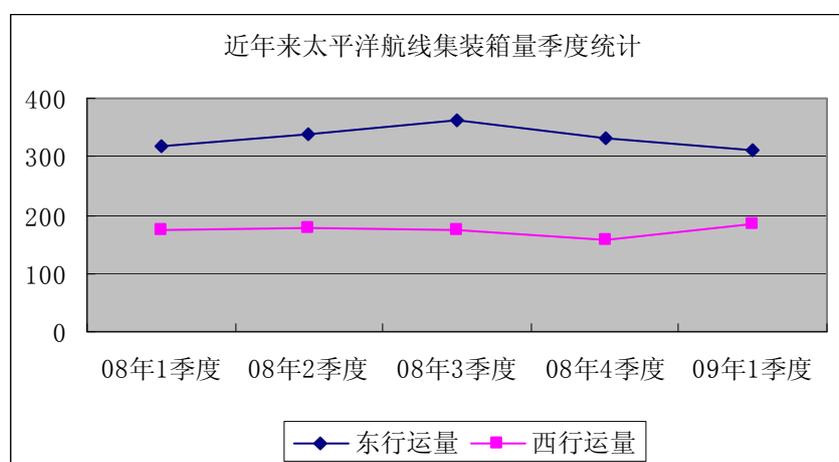


图 1-1 太平洋航线集装箱季度统计

据德鲁利年初放出的第四季度统计报告，我们可以清楚的看到在 08 年的第四季度东西行运量都有明显的减少，特别是西行方向，是近两年来第一次负增长，这与北美市场受危机影响，国内消费市场萎靡有很大联系。

表 1-1 2008-2009 年太平洋航线每月运力配置变化 单位：万 TEU

月份	北美西海岸/远东			北美东海岸/远东		
	2008	2009	同比增长%	2008	2009	同比增长%
一月	186.75	192.81	3.2%	63.89	70.84	10.9%
二月	188.34	189.75	0.7%	63.33	71.65	13.1%
三月	187.01	184.78	-1.2%	61.97	71.65	15.6%

资料来源：CI-Online

由 CI-Online 的资料显示，在太平洋航线上运力配置的情况基本稳定，在远东/北美西海岸上的运力甚至低于去年同期的水平，而远东/北美东海岸航线的运力并没有消减，反而有一定的增长，这可能与许多货物直接全程水路运往北美东

海岸有关。

据 CI-Online 统计资料显示，太平洋航线上运价有下跌趋势，从最近市场来看，尽管据美国零售联合会的分析，3 月份的货量将有所回升，但是相比于去年同期货量还是跌幅不小，运力基本保持不变的情况下，运价也很难会有大幅度的提高，船公司的冬天或许会更长。

1.2 亚欧航线

表 1-2 近年来亚欧航线集装箱量季度统计 单位：万 TEU

08年1季度	124.2	-3.6%	332	11.4%
08年2季度	135	-0.7%	353.3	5.1%
08年3季度	131	-0.8%	371.5	3.6%
08年4季度	123.9	-0.9%	357	3.6%
09年1季度	123.7	-0.4%	320.3	-3.5%

资料来源：Drewry

从德鲁利的的数据资料上，我们可以发现在去年第四季度，亚欧航线上的运量已经出现了负增长，而且减少幅度不小，东行方向和西行方向相比于 07 年同期也分别减少了 0.4% 和 3.5%。

表 1-3 2008-2009 年亚欧航线每月运力配置变化 单位：万 TEU

月份	西北欧/远东			地中海/远东		
	2008年	2009年	同比增长%	2008年	2009年	同比增长%
一月	223.99	249.03	11.2%	175.32	141.2	-19.5%
二月	230.33	221.3	-3.9%	178.15	132.33	-25.7%
三月	245.07	218.8	-10.7%	169.81	130.8	-23.0%

资料来源：CI_Online

亚欧航线上的运力调整是规模最大的，由于 08 年的时候过度地抽调其它航线的运力投入与这个市场，导致亚欧航线上运力严重过剩，在年初开始，就封存大批运力，3 月份西北欧/远东和地中海/远东航线上运力同比减少了 10.7% 和 23.0%。各大船公司也纷纷在航线上大船换小船来保证一定的载舱率。从整个集装箱市场来看，根据 Lloyd's MIU 的最新统计，将近 9.1% 的集装箱船目前正处于闲置状态，数量达到 427 艘，总运力达 828,009 TEU。

表 1-4 2006 年~2008 年亚欧线运价变化表 单位：美元/TEU

年份	东行方向	变化率%	西行方向	变化率%
06年1季度	793	-3.8%	1454	-14.9%
06年2季度	804	1.4%	1408	-3.2%
06年3季度	806	0.2%	1494	6.1%
06年4季度	792	-1.7%	1545	3.4%
07年1季度	755	-4.7%	1549	0.3%
07年2季度	744	-1.5%	1658	7.0%
07年3季度	792	6.5%	2014	21.5%
07年4季度	959	21.1%	2109	4.7%
08年1季度	1064	10.9%	2030	-3.7%
08年2季度	1104	3.8%	1937	-4.6%
08年3季度	1141	3.4%	1837	-5.2%
08年4季度	1109	-2.8%	1619	-11.9%

资料来源：CI-Online

有统计资料，亚欧航线上的运价是岌岌可危了，08 年就有爆出零运价，2008 年第四季度东行方向和西行方向分别为跌幅分别是 2.8%和 11.9%。进入 2009 年，第一季度更是不可遏止的下跌，许多船公司纷纷准备调整运价，目的只是为了能够保本营运，希望四月以后能够稳定住亚欧航线上的运价，这对于企业来说是非常重要的。

1.3 大西洋航线

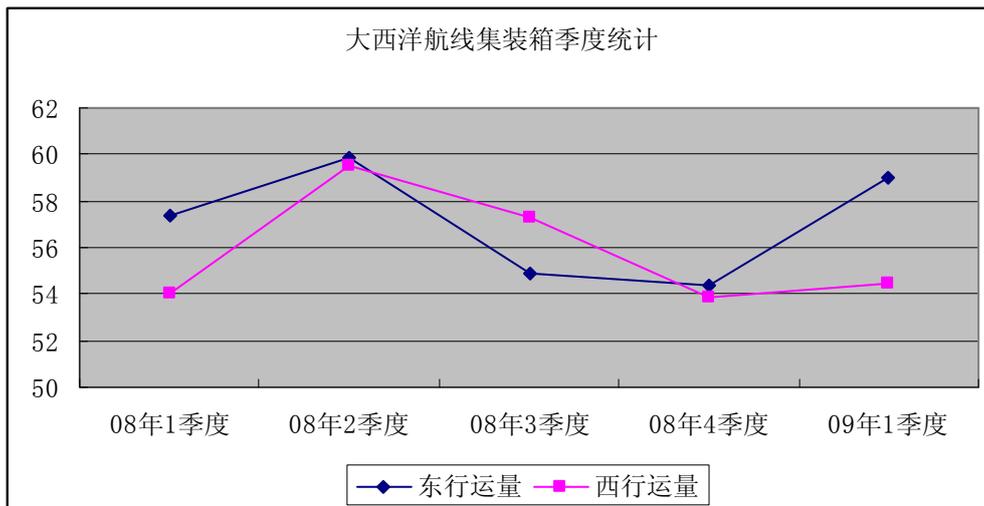


图 1-2 大西洋航线集装箱季度统计 单位：万 TEU

大西洋航线上的运量变化不是很大，西行方向受经济大环境影响有些许降幅，但是整体基本保持稳定，而且东向西向箱量比较平衡，相信该航线上会保持

这种情况。

表 1-5 2008-2009 年大西洋航线每月运力配置变化 单位：万 TEU

月份	北美西海岸/欧洲			北美东海岸/欧洲		
	2008	2009	同比增长%	2008	2009	同比增长%
一月	26.48	33.36	26.0%	56.41	46.63	-17.3%
二月	26.48	33.36	26.0%	55.93	48.57	-13.2%
三月	27.13	33.14	22.2%	56.08	47.99	-14.4%

资料来源：CI-Online

根据 CI-Online 的统计可以看到大西洋航线上的运力也在逐步缩减，这可能跟近段时间航线上船公司用中小型船舶代替大型船舶来缩减运力有关系。截止至 2008 年第四季度的数据，大西洋东行方向运价也放慢了增幅，而西行方向稳中有降，虽然目前还没有最新的 2009 年一季度数据，但是据目前市场状态，估计一季度的运价还是将处于一个低位。

2 国际集装箱运输市场短期走势展望

2.1 太平洋航线

- 第二季度迎来小幅反弹，总体航线运量仍然不足。

2008 年下半年的金融风暴几乎席卷了整个世界，太平洋航线的那一端就是风暴的发源地，使航线全方位受到冲击，在苦苦支撑完 2008 年之后，整个航运业都在期盼复苏的早日到来，第一季度在太平洋航线上的几个港口得到的一些统计资料如下：

表 2-1 太平洋航线上主要港口 2 月份集装箱吞吐量 单位：万 TEU

上海港	150.3	-19.1%	340.4	-19.2%
深圳港	101.56		254.23	-21.2%
洛杉矶港	41.39	-32.6%		
长滩港	31.8	-40%		

资料来源：中国航贸网

我们看到随着消费市场的低迷，以及美国经济的持续低潮，2009 年初货量止跌企稳的可能性已经不复存在，美国西海岸的两大港口洛杉矶和长滩的集装箱货运量大跌，其中一部分原因是很多远东地区工厂在年前就已经把货出完，有关报道称 3 月份美国港口集装箱吞吐量有所回升，但是幅度不大。

随着第二季度的临近，远东特别是中国等地区的工厂能陆续开工，可以提供更多一些的货源，第二季度太平洋航线上的运量相信会有一定的增长。美国方面，奥巴马上台的各种振兴计划在稳步实施，加快学校等公共设施的修缮以及宽带互联网的普及应用，估计，计算机及相关电子设备、办公家具、建筑材料等进口量最快可能在年中出现恢复；而随着经济刺激方案的实施，如果美国失业率能够有效降低的话，消费者信心就会上升，从而带动其他日用商品等的进口量，尽管据美联储的报告称，仍然对美国 2009 年的经济态势不是很看好，但是越是在这样的恶劣环境下，一些小的日用品，一些生活必须品的消耗量会比平常更多一些，这对于集装箱运输无疑是一个好消息，本报告认为借第 2 季度这个货运旺季的东风，太平洋航线货量会迎来一个小幅反弹，来缓解目前这样糟糕的局面，但是整体货量走势来看，仍然不能太过乐观，总体运量仍将不足。

● 全球运力闲置放缓，第二季度运力基本维持现状，稳中有降。

全球运力闲置已经开始逐步放缓，2009 年第二季度太平洋航线上的运力基本保持现有水平，可能有小幅下滑，由于运量有一定的恢复，相信各大船公司不会再去大量闲置船舶，更多的可能会去用中小型船舶来代替一部分大型船舶，这样可以节省大量的成本，目前大型船舶的装载量基本只能维持在 5000TEU 左右。

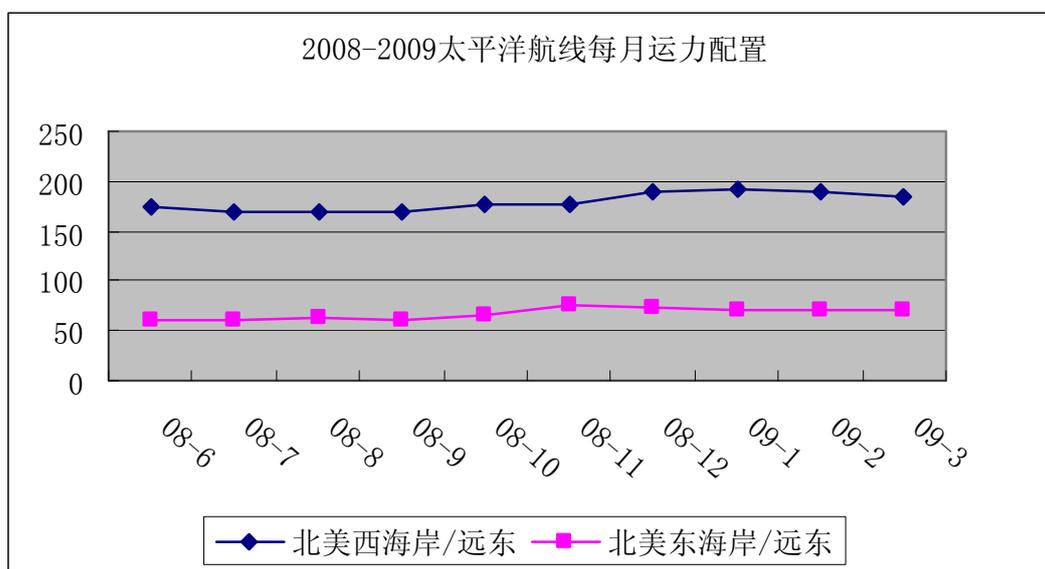


图 2-1 2008-2009 年太平洋航线运力配置情况

回顾历史数据我们也有理由相信，第二季度的运力变化不会太大，本报告预测运力会略微高于 08 年同期的水平。

- **巴拿马运河扩建计划推进，航行绕道会一定程度缓解运力过剩压力。**

目前巴拿马运河正在进行一项高达 52 亿美元的扩建计划，而目前只获得 5 家国际银行的总计 23 亿美元的贷款支持，本来打算资金空缺由运河日常运营中填补。船公司却不愿意支付巴拿马运河继续上涨的通行费用，1 月底四大国际海运组织已经联名上书巴拿马海运管理局，要求取消或者至少暂停原定的涨价计划，如果计划谈不拢，船公司甚至已经计划开始放弃巴拿马运河，改走南美洲最南端的合恩角。据悉马士基公司已经在考察从亚洲到美国东海岸的替代方案，那么类似于绕行苏伊士运河的情况也会在太平洋航线上出现，这样可以在一定程度上吸收掉一部分的运力。但是，货物的运输时间会相对拉长，在目前的经济大环境下，相信控制住成本才是各大船公司首先考虑的，许多公司认为，今年的任务已经不再是盈利而是生存。

- **迎来航运旺季，第二季度运价将小幅上扬，维持一段时间稳定。**

航线运力过剩，运价低迷使各大船公司处境困难，船公司都纷纷期盼 5 月高峰的到来，各大船公司也纷纷计划从 4 月 1 日开始调高太平洋航线的运价，本报告预测在第二季度的运价会有小幅上涨，并基本处于一个比较稳定的水平，但是各大船公司，以及各个港口之间为了货源的竞争仍然会比较激烈。5 月份历来是传统的航运旺季，相信会迎来近半年多来的一个运价的最高点。

中国作为该航线上的重要贸易国之一，其运价水平在一定程度上反映了该航线上的运价走势，上海航运交易所在 3 月 20 日公布的中国集装箱指数。

表 2-2 中国集装箱运价指数（美西，美东）

航线	一月前 2009年02月20日	一周前 2009年03月13日	发布日 2009年03月20日	与一周前涨跌
美西航线	997.79	956.94	964.45	0.78%
美东航线	1278.48	1288.36	1276.68	-0.91%

资料来源：上海航交所

运价基本保持稳定，涨跌幅都较小，本报告认为进入 4 月份之后，运价也不会有太大变化，有可能会有轻微上扬，但是这也不代表形势的好转，只是随着旺季的到来，以及运力的合理封存，再加上船公司的集体提价，会对市场有个短期的冲击。从长远来看，价格的确定还是供需来调节的，只有等经济的回暖才会价格的进一步稳定。

2.2 亚欧航线

- 第二季度货量回升，增幅稳定，但不会太大。

亚欧航线上的两大中转港口，香港和新加坡在 09 年一开始就遭遇到了集装箱吞吐量的下滑。

表 2-3 2009 年 2 月香港集装箱码头吞吐量 单位万 TEU

港口	2月	同比增长	1月~2月	同比增长
葵涌集装箱码头	93.5	-25.1%	512.7	-21.6%
葵涌集装箱码头以外	37	-6.5%	77	23.2%
新加坡港	185.04	19.84%	382.4	19.7%

资料来源：香港港口发展局以及新加坡港口与海事局

这一系列的运量下滑，都源自于欧洲经济的疲软，海运行业是与经济密切相关的，集装箱运输更加多的与制造业密切相关，去年金融行业内的风暴或许只能带来恐慌，但是随着危机的进一步蔓延，欧洲内部实体经济逐渐遭到破坏时，这种剧烈的变化迅速在海运业得以显现。

欧盟统计局在 3 月 20 日公布的数据显示，欧元区 09 年 1 月份工业产值较 12 月份下降 3.5%，较 08 年同期下降 17.3%，无论较上月还是较去年同期都创下了 1990 年以来的最大降幅。更坏的消息是欧盟委员会主席巴罗佐在本周二（09 年 03 月 17 日）宣布，1 月份欧盟失业率升至 7.6%，而目前正逼近 10%，就业市场的情况是越来越糟糕。再加上东欧经济危机的进一步恶化，甚至有可能危及到西欧的一些大型企业，而且随着东欧的消费进一步减弱，也会让西欧国家少了一个消费品出口地，从而影响到制造业的发展。这一切的情况发生，极大程度上使欧盟区消费者信心指数进一步走低，从而使欧洲对外贸易量大大降低，这对于航运业绝不是一个好消息。

欧洲各国目前都出台了各种经济刺激方案，而且刺激方案的规模都相当巨大，或许会是欧洲经济逐渐稳定下来，其次欧洲消费者的消费观念也在逐渐转变，更倾向与一些物美价廉的生活用品，而这许多的产品来源地就是远东地区，这也许会给两个地区的商家提供更多的合作机会。随着航运旺季的到来，本报告分析认为第二季度的货运量将超过第一季度，未来两季度的货量应该呈现一个稳中有升的趋势，而运量的大幅增长恐怕在 2009 年是很难再看到了。

- 总体运力趋于稳定，封存运力的规模逐步减小，中小型船舶更多投入航线。

从去年开始，亚欧航线上就大规模削减运力，截至目前为止，全球的集装箱闲置运力 141 万 TEU，占总过运力的 11.3%，新加坡港口“湾水”船舶 290 艘，这其中有很大一部分是亚欧航线上的集装箱船舶。

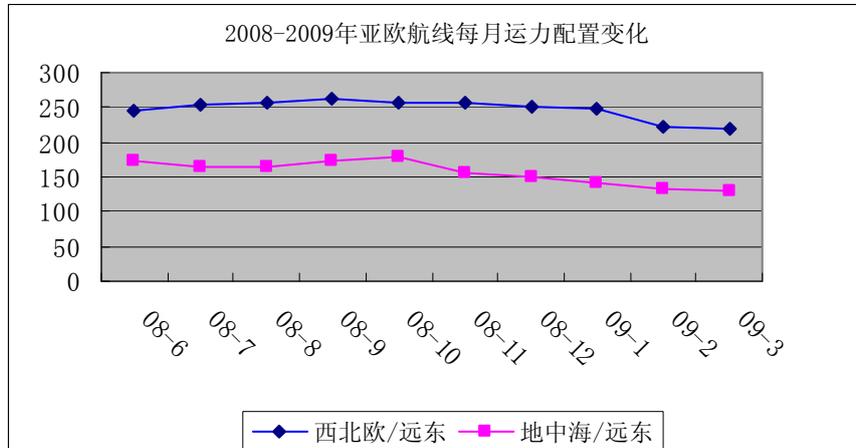


图 2-2 2008~2009 年亚欧航线运力配置情况

很清楚的发现无论是东行还是西行方向，都封存了很大一部分运力。从一些相关船舶交易资料，目前船舶市场更加的亲睐中小型船舶，而不是一味的追求大型船舶运输，本报告认为进入第二季度，船公司将会用更多的中小型船舶来代替大型船舶，还会进一步削减运力，但是运力的削减幅度应该没有第一季度那么大。再加上不少船公司已经开始绕行好望角，而避开不走苏伊士运河，这样的话可以在更进一步的缩减运力，而且也可以减低被海盗劫持的风险，相信接下来会有更多的船公司会采取这个航行方案。

● **船公司酝酿一起提价，第二季度运价拉高，回到近期内的相对高位。**

亚欧航线上的运价水平几近冰点，所有航运公司都是处在保本的边缘，目前的运价是一个不合理的运价，是由于在危机发生前，亚欧航线相对而言优厚的利润，使得过多的运力涌入亚欧航线，结果在危机之后市场上运力供给大大超过市场需求后，导致运价的大幅跳水，运力的封存远没有货量的减少那么快，更加使得市场产生非理性的恐慌，使得运价一直在低位徘徊。本报告分析认为第二季度开始，大量运力的封存会慢慢调节市场供需的平衡，随着各家航运公司纷纷联合起来推高运价，初步估计第二季度的运价一定会有一定幅度的上扬，而且会逐渐的稳定，但是想要回到高峰水平恐怕不可能，短期内经济不会有很大复苏，那么运价也不可能大幅提高。

表 2-4 中国集装箱运价指数（欧洲，地中海）

航线	一月前 2009年02月20日	一周前 2009年03月13日	发布日 2009年03月20日	与一周前涨跌
欧洲航线	819.47	797.3	776.81	-2.57%
地中海航线	887.76	870.19	873.61	0.39%

资料来源：上海航交所

欧洲航线的运价还在下滑，而地中海航线基本维持，还有一点稳步上升的趋势，各大船公司的提价行为肯定会对中国市场产生很大影响，**本报告预测中国集装箱运价指数将会在下月开始走高，基本与运价的走势相同，稳中有升，而不再会出现去年那样的大跳水情况。**

2.3 大西洋航线

- **航线相对稳定，变化不大，情况有所好转。**

大西洋航线的变化不是很大，运量方面西行方向似乎略有降低，这可能是由于美国对西北欧的进口下滑导致的，但是整个航线上还是处于均衡稳定的，**本报告认为在接下来的第二季度也不会有太大的变化，运量可能由于两端的两个主要经济体美国和西北欧的经济刺激计划而有所上涨。**

运力在 2009 年第一季度缩减的比较厉害，也许是由于经济的不景气，使船公司对未来的预期不是很好，所以适当的先削减一部分运力，但是就目前来看，可以适当的用中小型船舶来代替大型船舶，使得船队的结构更为合理，第 2 季度的运力应该不会像第 1 季度降幅那么大，随着货运旺季的到来，航线上的运力还是能逐步消化的。

大西洋航线上的运价在第二季度应该也会略有上涨，因为在该航线上经营的多家公司也纷纷发表声明表示会在 4 月 1 日以后适当调高运价，来使得运价水平在一个比较合理的水平之上。

3 建议

- **开源节流，渡过难关**

在目前的经济形势之下，对于航运企业来说是相当的艰难，这段时间将还会持续很长一段时间，根据航运周期来看，至少还有 4, 5 年才能慢慢恢复，所以

企业也要做好打持久战的准备，开源节流是目前最为直接的手段，要从各个方面来缩减企业开支，优化整个运输环节。

- **重视中小型船舶发展**

随着金融危机的深化，全球贸易量，货运量都急剧下滑，在这样的情况下，不应该盲目追求集装箱船舶的大型化，大型化带来的规模效益在目前的经济环境中几乎不能体现，相反只会增加营运成本。而中小型船舶却相当灵活，对于航线结构调整来说是非常关键的，合理安排中小型船舶运输，可以大大降低公司的营运成本，也可以为船公司带来盈利。